Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1020 de 2012

PEQUEÑOS Y MEDIANOS EMPRESARIOS METALÚRGICOS

ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 24 de abril de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Daniel Caggiani.
MIEMBROS:	Señores Representantes Amin Niffouri, Guzmán Pedreira y Jorge Pozzi.
INVITADOS:	Señores Marisa Ballart, Héctor Pérez, Walter Fernández, Edgar Alfonzo, Matías Rodríguez, Renato Guarise, Pablo Plateiro, Eduardo Peña, Dilmar Crizur y Fernando Buracov.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Antes de recibir a la delegación quisiera plantear -a fin de resolverlo- que el viernes 19 la Comisión, entre los asuntos entrados, recibió una nota de los señores Diputados Silvera y Amarilla, por medio de la cual solicitan citar al Ministro del ramo para analizar la situación de la red vial, sobre todo, de las Rutas Nº 27, Nº 8, Nº 6, Nº 7 y Nº 30, entre otras.

Como se sabe, esta Comisión, a solicitud de sus miembros, recibió a una delegación del Ministerio, que estuvo integrada por el señor Ministro y sus asesores. En dicha sesión se analizó la situación de alguna de las Rutas mencionadas, por lo que quisiera que la Comisión resolviera si es pertinente citar nuevamente al Ministerio para brindar explicaciones sobre ese asunto en particular.

SEÑOR PEDREIRA.- Quisiera saber si la nota fue enviada a la Comisión antes de la concurrencia del señor Ministro o después.

SEÑOR PRESIDENTE.- La nota fue enviada el 19 de abril, después de la visita de Ministerio.

SEÑOR POZZI.- Salvo mejor opinión de los compañeros de la Comisión, y atendiendo a la solicitud realizada por los señores Diputados Silvera y Amarilla, sugiero, como primer paso, que se les envíe la versión taquigráfica de dicha sesión, ya que el Ministro dio muchos datos sobre lo que se estaba haciendo y se iba a hacer. Luego de ello, si los señores Diputados consideran que algunos puntos

específicos quedaron sin aclarar o que lo expresado por el señor Ministro no contempla sus inquietudes, la Comisión podría tomar contacto con el Ministerio a los efectos de aclara las dudas de los señores Diputados.

SEÑOR NIFFOURI BLANCO.- El Presidente de la Comisión se comunicó conmigo cuando recibió la propuesta de los señores Diputados.

Luego de ello, me comuniqué con el señor Diputado Mario Silvera, quien por ser Diputado por el departamento de Treinta y Tres está preocupado por el accidente que se produjo sobre un puente de la zona, lo que es comprensible.

Por otra parte, no pude comunicarme con el Diputado de Rivera, pero sé que en la Comisión se plantearon algunos temas puntuales relativos a ese departamento. Por tanto, como dijo el señor Diputados Pozzi, podemos hacerles llegar la versión taquigráfica de la sesión a la que concurrió el señor Ministro y su equipo a fin de saber si quedan satisfechos con lo que se dijo o, por el contrario, si siguen considerando que es necesario convocarlo nuevamente.

Reitero que el señor Diputado de Treinta y Tres está preocupado por el accidente que se produjo en su departamento, lo cual es un tema muy importante. De todos modos, estamos abiertos a lo que disponga la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el envío de la nota es importante, y por más que estaba incluida en los asuntos entrados, consideré necesario considerar el asunto con los demás integrantes de la Comisión.

Por lo tanto, en primera instancia -tal como se propuso-, podríamos enviar a los señores Diputados Amarilla y Silvera la versión taquigráfica de la sesión a la que asistió el señor Ministro, luego conversar con ellos de manera informal y, en caso de que entienden que la información brindada no corresponde a su planteo, se pueden hacer las gestiones correspondientes ante el Ministerio para que concurra nuevamente a la Comisión.

Si todos los miembros de la Comisión están de acuerdo, se procederá de esta manera

Ahora corresponde recibir a los responsables de las pequeñas y medianas empresas metalúrgicas.

(Ingresa a Sala una delegación de integrantes de las medianas y pequeñas empresas metalúrgicas que operan en departamentos del interior).

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión tiene el agrado de recibir a una nutrida delegación de integrantes de pequeñas y medianas empresas metalúrgicas que operan en departamentos del interior conformada por la señora Marisa Ballart y los señores Héctor Pérez, Walter Fernández, Edgar Alfonzo, Matías Rodríguez, Renato GUARISE, Pablo Plateiro, Eduardo Peña, Dilmar Crizul y Fernando Buracov.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Estoy establecido en la ciudad de Trinidad realizando esta actividad industrial desde el año 1967. A quienes no nos vieron en la sesión anterior, debo decirles que ya se está haciendo habitual venir a este recinto a pelear por nuestra fuente de trabajo, porque en el Gobierno anterior otro Ministro de Transporte y Obras Públicas sacó un decreto -por el cual concurrimos aquí- y todavía hoy estamos pagando las consecuencias. No obstante ello, hemos seguido trabajando, y ahora nos encontramos, de golpe y porrazo, con una resolución del Ministro de turno que también atenta contra la libertad de trabajo y directamente contra nuestras industrias, pequeñas y medianas, pero industrias al fin, que crean muchos puestos de trabajo directos e indirectos. Atenta también contra los empresarios pequeños y medianos del transporte automotor

Al grande, no le preocupa mayormente, porque es, precisamente, el que logra estas cosas presionando al Ministro de turno

Este decreto se publicó el viernes anterior a Semana Santa, y nos enteramos porque leemos el diario. Cuando lo leímos, pasamos toda la semana mascullando bronca porque no podíamos entender el fin de este decreto. Mejor dicho; lo entendemos perfectamente bien. Para nosotros esto apunta, lisa y llanamente, al desmantelamiento de la industria metalúrgica nacional en beneficio de los equipos importados de los países limítrofes y a la generación de mano de obra en otros países, dejando a los uruguayos sin mano de obra y sin trabajo. Este es el pensamiento mío; no sé si mis compañeros están o no de acuerdo. Lo peor del caso es que en esa semana iniciamos los contactos con los compañeros para ver qué decisión íbamos a tomar, si íbamos a venir a pelear por nuestro trabajo o nos íbamos a quedar con los brazos cruzados.

Fue muy difícil contactarnos porque muchos se habían enterado tarde de esta noticia. Debo agregar también que, a mi modo de ver, la fecha para publicar esta resolución fue elegida con toda la intención de hacer el mayor daño posible, porque se tenía toda una semana por delante y la gente se iba a enterar el lunes siguiente a la Semana Santa cuando se reintegrara a sus actividades. Había solo cuatro días hábiles para regularizar la situación, para lograr inscribir el equipo que hubiesen comprado, y cuatro días son muy pocos sabiendo la burocracia que existe en este país, que todavía no hemos podido eliminar. Era muy difícil que se lograse regularizar la situación en ese tiempo.

En mi caso, la situación es peor, porque los trabajos que logré concretar no los tengo documentados, son de palabra, ya que mis clientes son de fuera del departamento y están a muy lejana distancia. Concretamos el precio, me hacen un depósito en la cuenta corriente del Banco República y, a veces, los conozco cuando vienen a levantar el equipo. Todavía queda gente en el país que le otorga a la palabra empeñada más valor que a un documento. Lamentablemente, para otras personas, que emiten estas cosas, las palabras se las lleva el viento; eso tenemos que lamentarlo.

Nuestra esperanza era que esta hubiese sido una decisión solamente del Ministro de Transporte y Obras Públicas, que el señor Presidente no estuviera en conocimiento, para poder revertir la situación. Como el señor Presidente ha dicho en incontables ocasiones que él toma las decisiones importantes -por ejemplo, nombrar una secretaria en Salud Pública, como sucedió hace poco-, si el Ministro había tomado esta resolución sin consultarlo y cediendo ante las presiones de un grupo corporativo muy poderoso como es la Intergremial de Transporte Profesional de Carga -los grandes, que son cuatro o cinco; los chicos no tuvieron nada que ver con esto y se quedaron de boca abierta cuando lo leyeron-, teníamos la esperanza de que pudiera revertir la situación. Sin embargo, nos enteramos de que este mamotreto se implementó en la chacra del propio Presidente de la República en un asado que tuvo con la Intergremial y el Ministro de Transporte y Obras Públicas. Ahí se nos cayó el alma a los pies, porque si el Presidente estaba en conocimiento de esto, para nosotros, era un golpe de gracia, no podíamos pelear absolutamente nada. Venimos aquí sin ninguna expectativa de que esto pueda cambiar, pero tenemos que decir nuestra verdad y no nos vamos a callar.

Cuando el Presidente va un día sí y otro también a la República Argentina a pedir a su colega Cristina Fernández que libere las trabas que impiden el ingreso de los productos uruguayos a ese país porque pone en riesgo el trabajo de muchos compatriotas y tiene un Ministro al costado que saca una resolución de este tipo, que pone en riesgo también el trabajo de miles de uruguayos, si esto no es doble discurso, que venga otro y me lo diga.

Vayamos a lo que nos ocupa. Hay mucha gente acá que ya perdió mucho trabajo y la duda que nos queda es si, transcurridos estos sesenta días, no nos volverán a patear la pelota hacia delante porque "todavía no tuvimos tiempo de estudiar el tema en profundidad y vamos a seguir estudiando", por más que esto significa haber puesto la carreta delante de los bueyes. Primero paramos, impedimos que se sigan empadronando unidades nuevas, y después, estudiamos, cuando lo lógico era lo inverso: estudiar el tema, consultar a todas las partes involucradas, que son muchas.

Acá se obedeció la orden de una sola parte; los demás no existimos para el Ministro de Transporte y Obras Públicas. Los metalúrgicos no existen; las empresas que venden insumos no existen. Si no se los consulta, debo deducir que no existen para el Ministro.

Para mí -sigo hablando a título personal-, al Ministro le redactaron la resolución y se la dieron para firmar. El Ministro no puede tener tanto conocimiento o estar tan bien asesorado como para redactar una resolución que ate de pies y manos de tal forma a los pequeños y medianos transportistas que no puedan hacer absolutamente nada. En un punto de la resolución dice que para incorporar una unidad a la empresa se debe dar de baja a otra similar. En buen romance, "similar" significa igual. Entonces, si un camionero había

decidido comprar un camión con zorra y dar de baja a un tractor semirremolque, no lo puede hacer, porque el Ministro no se lo permite. A la inversa, si compraba un camión tractor tenía que dar de baja a un camión tractor. Eso no lo ideó el Ministro, porque tendrá muchos conocimientos pero de esto no conoce tanto. Esto se lo dieron. Le dijeron: "Firme", y el Ministro firmó.

Esta resolución es maquiavélica. Apunta lisa y llanamente a terminar con la competencia de las grandes empresas. Acá ya nadie podrá crecer porque el Ministerio no se lo permite. Algunos no querían crecer sino cambiar de unidad. Sacaban una usada que tenían vendida e incorporaban otra cero kilómetro; se trataba de modernizar la empresa. Les cortaron esa posibilidad de raíz.

Esto es muy grave. De un plumazo se terminó en Uruguay la libre empresa, el derecho de tener una empresa si no se consulta al Ministro de turno, cualquiera sea el ramo, porque mañana puede venir un Ministro de Agricultura o de Industria a decirnos qué tenemos que hacer y qué no. Se coartó de una forma terrible la libertad de trabajo. Aquí se va a trabajar en el rubro que el Ministro decida: vos vas a trabajar en esto y en aquello no podés trabajar. Un "decretazo" de estos te puede dejar sin trabajo de un día para otro.

Pasados estos sesenta días, cuando hagamos la evaluación de los daños materiales y económicos, que van a ser cuantiosos, todavía quedará pendiente la evaluación del daño moral que se le ha causado a la gente. Yo colaboré para que este Gobierno se instalara en el lugar en que está y es la segunda vez que tengo que venir aquí a pelear por resoluciones que tomó mi Gobierno. ¡No puede ser! Para mí, esto es terminante.

Debo aclarar que hay otro metalúrgico que no concurrió, que es el señor Viscazo. Me pidió que pidiera disculpas en su nombre porque se había comprometido a venir, pero a raíz de que le mermó enormemente el trabajo -tiene alrededor de sesenta empleados-, la semana pasada tuvo que enviar a algunos al seguro de paro. Inmediatamente, la UNTMRA le organiza un piquete en la puerta del taller amenazando con ocuparlo. Me dijo: "Fernández: si yo me voy, se me meten para adentro". Entonces, el hombre optó por quedarse a defender su empresa. Me llama la atención que la UNTMRA se la tome con la empresa cuando, en realidad, debería hacerle un piquete al Ministro de Transporte, que fue el que desencadenó esta tormenta, pero así son las cosas en este país.

Yo en este rubro no trabajo más, y ya se lo comuniqué a mis colegas. Tengo setenta años. Sobrevivimos a la dictadura; sobrevivimos a los gobiernos blancos y colorados, que no nos agradaban, pero nunca nos decretaron una cosa de estas. Por supuesto, voy a sobrevivir también a este gobierno de izquierda, pero en otra actividad, no en esta. ¿Qué pasa? A estas resoluciones debemos agregar otras que son igualmente graves.

Cuando los que estamos aquí fabricamos un equipo, el Ministerio nos obliga a llevar el equipo con el aval de un ingeniero que, por supuesto, pagamos nosotros, para dar ocupación a un montón de ingenieros que estaban desocupados en este país, manejando taxis o vendiendo chocolatines en una esquina. El Ministerio de Transporte nos impuso esos ingenieros y tenemos que pagarles US$ 300 o US$ 400 por unidad para que las inspeccionen y, a veces, saben menos que nosotros, porque ellos tienen el estudio pero les falta la mínima experiencia de qué es un equipo.

Nosotros tenemos cuarenta y cinco años fabricando estos equipos. Nunca en mi vida necesité que un ingeniero avalara lo que yo hacía y nunca un equipo mío tuvo un accidente por mala fabricación. Debo decir en defensa de la industria metalúrgica nacional que es tan buena o mejor que la extranjera; de eso no tengo la menor duda.

Entonces, los equipos que fabricamos tienen que venir a Montevideo, desde cualquier lugar del país, al SUCTA, que se ha munido de unos equipos de última generación -que en los países del Primer Mundo son utilizados para inspeccionar aviones. El SUCTA inspecciona con esos aparatitos todo lo que nosotros fabricamos. Hete aquí que si en cincuenta o cien metros de soldadura aparece un porito, nos dicen: "Este equipo no pasa porque la soldadura tiene un porito". Y uno le pregunta: "¿Usted piensa que eso afecta la resistencia del chasis?". "Y, capaz que sí". Allá vuelve el equipo, doscientos o trescientos kilómetros atrás, para retocar una soldadurita a la que el ingeniero del SUCTA le encontró un porito. Está bien que se hagan los controles; nosotros no estamos en contra de ellos. Bienvenido sean los controles, siempre que se ajusten a la realidad, y se realicen por la seguridad vial y para que el tránsito en las carreteras nacionales sea más seguro, pero el problema es que no se mide a todo el mundo con la misma vara. Yo tengo acá cuatro fotos que saqué el año pasado para mostrar al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas cuando concurrió a Flores. Lamentablemente, fracasamos en nuestro intento, porque el Ministro no nos atendió.

Les voy a mostrar estas fotos a los señores Diputados para que vean cómo circulan camiones de empresas de transporte internacional de países limítrofes, cruzan los pasos de frontera y llegan hasta el puerto de Montevideo. En estas condiciones que les voy a mostrar circulan los vehículos paraguayos y bolivianos. Acá están las fotos que saqué para mostrar al Ministro y que, lamentablemente, no se pudo. Lo único que le íbamos a pedir al Ministro era que pusiera una unidad del SUCTA para controlar la entrada por los puentes. En la primera foto se ve un vehículo de 400 caballos de fuerza que -lleva una carga- de 25.000 kilos. En las otras fotos se puede ver que los elementos de seguridad están atados con alambre. ¡Atados con alambre! Ahí está la prueba. Ese vehículo cruza el país de punta a punta. Y a nosotros, si nos encuentran un porito en la soldadura, nos dicen: "¡Cuidado! Se puede partir". ¿Y qué pasa con eso que está atado con alambre? Si ese alambre se llegara a cortar, teniendo en cuenta que el vehículo circula a 120 kilómetros por hora, generaría un desastre. Y si estuviera atravesando el centro de Montevideo, podría generar una matanza en cualquier momento.

Agradezco la deferencia por haberme escuchado.

SEÑOR BURACOV.- El compañero Fernández olvidó remarcar un ítem en base a las medidas que toma el Ministerio de Transporte y Obras Públicas conjuntamente con el SUCTA.

Nosotros no nos enteramos de las medidas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de que hay que trabajar en tal vehículo según determinadas normas. Nunca recibimos una circular de parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, cuando tendríamos que ser los primeros en recibirla. En este momento vemos al SUCTA -no queremos, pero lo vemos-, no como un órgano de control -si fuera así, bienvenido, porque nosotros estamos avalados por el SUCTA, es decir, que si nuestro vehículo pasó por el SUCTA está apto para circular en una ruta-, sino de represión, porque llega una unidad cero kilómetro, de la industria nacional, y va para atrás, simplemente por el hecho de que, por ejemplo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas- dijo: "Acá no se puede soldar; tiene que ir abulonado". ¿Y nosotros tenemos la varita mágica para saber que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sacó esa resolución que hay que agujerar y no soldar? No la tenemos. Entonces, ¿cómo hacemos? Muchas veces nos enteramos porque el ingeniero del SUCTA tiene la buena deferencia de decirnos cuando nos ve: "Mirá que de aquí en más los chasis de Volkswagen no se pueden soldar de tal forma". ¡Pero el hombre no puede estar en la puerta del SUCTA avisándole a cada carrocero metalúrgico que pasa! El hombre tiene una tarea específica en el SUCTA. Lo hace porque tiene la buena voluntad de ayudarnos a que podamos trabajar.

Entonces, pregunto ¿hasta cuándo vamos a seguir jugando a las adivinanzas? Acá tenemos un compañero que llevó camiones cero kilómetro al SUCTA y se los rechazaron. Esa semana me rechazaron camiones a mí. Y no estamos hablando de que somos unos "locos de la bolsa" que hacemos reformas porque nos gusta aflojar tornillos y correr soldaduras. No; tenemos empresas constituidas. Damos trabajo, mano de obra; hay familias detrás de nosotros. Trabajamos con bancos, hacemos "leasing". Sin embargo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas saca resoluciones y no tiene la deferencia de decir: "Vamos a llamar a una delegación de metalúrgicos y preguntarle, por ejemplo, si puede andar o no un chasis cortado de tal forma". Pregunto: ¿cuántos camiones modificados en Uruguay por estos "locos de la bolsa" que estamos acá han tenido accidentes? Vamos a la historia. ¿Nosotros hemos hecho algo mal? Ninguno. ¿Hubo algún chasis quebrado en la ruta? ¿Un accidente? No existe. Y si vamos veinte años atrás, vemos que tampoco hubo. Entonces, tan mal no trabajamos. Tiene que haber alguien que nos apoye.

Los integrantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas son uruguayos, el Presidente y el Ministro son uruguayos. ¡Nos tenemos que defender entre nosotros! Si no muchachos, vamos a unirnos, a empezar a traer equipos de otros países y a echar a toda la gente. Es hasta más fácil para nosotros. Pedimos un crédito en un banco y empezamos a importar. ¿Y la gente que está detrás nuestro? ¿Qué va a hacer esa gente? Buena pregunta ¿no? Eso es otra cosa que está en el tapete. Nosotros somos una industria, aunque no nos quieran nombrar. A pesar de que Roberto Kreimerman en la anterior reunión que tuvimos nos dijo que lo iba a hacer -yo les dije a los compañeros que no nos iban a nombrar como industria-, no lo hizo. Pero somos una industria, porque a nosotros nos traen dos ejes y algunas planchas, y las cortamos, soldamos, preparamos y logramos equipos que andan surcando el Uruguay de punta a punta. Somos una industria, porque si usted le da un pedazo de acero a una fábrica y le hace un tenedor, es una industria.

SEÑOR ALFONZO.- Hoy en día estoy al frente de una industria que tiene más de cuarenta años -era de mi padre-, y que tiene cuarenta empleados.

Quiero remarcar lo que dijo el señor Fernández. Estamos con la disyuntiva de qué va a pasar, cuál es la credibilidad del Gobierno. Hoy en día tengo un proyecto de inversión que apunta a duplicar la producción de la fábrica. Estoy apuntando a traer maquinaria importada, nuevas tecnologías. Hoy la tecnología en Europa está barata y podemos traer maquinaria de buena calidad -no máquinas chinas- a un buen precio. Hace dos años que estoy trabajando en este proyecto, pero ahora tengo dudas. Como podrán ver, en el rubro hay industriales de experiencia pero también gente joven que está apuntando a un futuro en nuestro país. Entonces, ¿qué hacemos? Estamos ante una disyuntiva: ¿apostamos a progresar o nos quedamos por el camino y esperamos a que nos mate lo que está entrando importado, lo que viene de afuera, como está pasando ahora? Entonces, si no mejoramos y no nos preocupamos en meter tecnología nueva, no competimos con lo importado. Por lo tanto, estamos ante la duda: ¿qué hacemos? ¿Progresamos o seguimos con la mentalidad de país chico?

Hoy día tenemos una oportunidad preciosa. Yo arranqué con mi viejo desde muy joven y viví dentro de la fábrica todas las crisis que hubo. Ahora tenemos la posibilidad de crecer, de progresar, de concretar una ilusión porque, chiquitos como somos, podemos lograr una producción igual o mejor a la que está entrando de afuera, porque la calidad de la mano de obra que hoy día tenemos en Uruguay es muy buena, y esto se reconoce en cualquier parte. En casa somos visitados por empresas extranjeras, por ejemplo, grandes fabricantes de Brasil, y nos dicen que nuestra calidad es excelente. Entonces, ¿qué nos falta? Cantidad, producción. ¿Cómo llegamos a eso? Con maquinaria, metiendo tecnología; y detrás de eso va a venir más mano de obra. Pero yo no puedo apostar a armar un proyecto de inversión, que no se hace en uno o dos años, son proyectos a siete u ocho años. Entonces, ¿cómo puedo apostar a mi país, a crecer, a progresar, si no sé lo que va a pasar mañana? Porque esa es la realidad: hoy sé dónde estoy parado, pero mañana no sé lo que va a pasar, sobre todo, si de un día para otro me salen con un decreto como este. En este momento, sé que tengo trabajo por sesenta días pero después, ¿qué hago? Tengo que mandar gente al seguro de paro, y atrás de eso, empiezan todos los problemas, porque se trata de cuarenta familias que van a quedar sin trabajo y un montón de cosas que están encadenadas.

Por lo tanto, queremos tener una respuesta concreta; hoy me quiero ir de acá con una posición segura en el sentido de si ya está decidido que esto regirá nada más que por sesenta días, si se va a expandir, o si no se sabe en qué va a terminar. Esa es la respuesta que me quiero llevar hoy para saber qué va a pasar con la industria.

Nosotros fuimos por muchos años socios de la Cámara de Industrias del Uruguay. Cuando empezó el ingreso de lo importado a Uruguay, y nos invadieron todos los productos importados, fuimos a golpearles las puertas y les dijimos: "Muchachos, o hacemos algo, o no competimos con lo importado, porque está entrando a un precio muy bajo, comparado con lo que producimos en Uruguay, y no nos dan los números para competir". ¿Y de qué manera estamos compitiendo? Haciendo productos diferenciales a los importados. Hacemos hincapié en lo que no viene, fabricamos lo que la gente precisa y nos adaptamos a lo que el transporte necesita. Vamos a ser honestos: el que tiene uno, dos, cinco o diez camiones en el Uruguay no los usa para un solo trabajo, sino que lo adapta para tres o cuatro tipo de trabajos diferentes. Entonces, no solo carga arena o balastro, sino granos en la zafra y hace de todo. Si tiene que hacer una carga de chips desde el puerto, la hace; en fin, el equipo se tiene que adaptar a todo, pero lo importado no es así. Lo importado viene y se adapta a un solo trabajo. En cambio, lo que fabricamos nosotros lo transformamos para que se adapte a más de un trabajo.

En definitiva, el tema es qué hacemos hoy día; qué pasos tomamos; qué decisión adoptamos. En verdad, yo quiero apostar a crecer. Nuestra aspiración es progresar y crecer, pero cuando nos ponen estas trabas por delante, al final, entramos a desconfiar. Porque el Gobierno nos dice algo y, por otro lado, hoy sale otra cosa. Entonces, uno queda en la duda y no sabe qué hacer: ¿invierto o no invierto; apuesto al país, o no? ¿Qué hago?

SEÑOR GUARISE.- Me gustaría saber quiénes integran la Comisión y de qué parte del país son: eso es importante para ver cómo razonamos todos, porque no se trata de un asunto político de turno.

Mi empresa es Tres Ejes: somos pequeños fabricantes pero grandes proveedores de ellos. Y hoy en día, ser proveedor de una cadena de producción insume mucha logística y costo, porque hay que hacer programaciones regionales en fábrica, ya que muchos insumos no se producen en Uruguay. Las fábricas son multinacionales y nos piden muchas programaciones, y hay que cumplir con sus pagos en tiempo y forma.

Nosotros somos uruguayos y conocemos la realidad del transporte en nuestro país. Y el transportista uruguayo no hace una compra programada: generalmente, en diez o quince días define la compra de uno o diez equipos. Entonces, toda la cadena, desde el fabricante hasta quien suministra los repuestos tiene que estar preparada para cumplir en tiempo y forma. Eso nos lleva a tener un costo muy alto de mercadería parada; esa es una estrategia nuestra, pero nos afecta si nos cambian las reglas de juego -no solo en este Gobierno, sino desde hace muchos años-, mientras se dice que Uruguay es un país seguro, en el que no se cambian las reglas. Capaz que no se cambian para el inversor externo, pero sí para nosotros, los orientales, que somos muy sensibles, porque finalmente no tenemos fuente de financiación, más allá del BROU, de algún otro banco y de lo que podemos hacer con los años de comercio, a través de la palabra empeñada, que por suerte, a diferencia de algunos países de la región, en Uruguay funciona mucho.

Entonces, cayó muy duro en la línea de producción esto que fue puesto adrede el jueves o viernes antes de semana de turismo, porque pensábamos contar con determinada plata en las programaciones, pero se nos cortó la cadena de pedidos, e igual tuvimos que seguir cumpliendo con la fábrica. Nosotros le explicamos lo que pasó, pero no entienden, porque -más allá de la prensa y de lo que se dice- consideran a Uruguay, dentro de la región -es digno que todos sepan esto-, como un país cumplidor de sus obligaciones, y eso es así. Por eso no entienden y se preguntan cómo puede pasar eso justamente en Uruguay. Entonces, esto tampoco habla bien de Uruguay hacia fuera, más allá de que teniendo en cuenta los volúmenes de producción, no creo que afecte afuera.

De manera que, como proveedores, nos afecta muy duramente esa medida, teniendo en cuenta que tenemos que desembolsar mucha plata sin tener retorno, con unos márgenes muy acotados, que todos conocemos, porque debemos competir con toda la industria intra y extra zona. Por eso todos hacemos un esfuerzo terrible para tener precios competitivos y con cualquier negocio no estudiado, seguramente perdemos plata. Seguramente, eso pasa en todos los rubros, pero hablamos del nuestro que es el que conocemos y en el que tenemos "expertise".

Creo que todos los orientales nos adaptamos a la impronta de la vida, llámese aftosa, seca, devaluación, quiebra del sistema financiero y seguimos andando, pero nos reconforta mucho tener las reglas claras. No sabemos de dónde salen esas decisiones ni si son inconsultas: nos sentimos parte de la cadena productiva del Uruguay y esto nos cae muy duro, porque nuestras firmas han invertido mucho en la modernización de la empresa del Uruguay anterior y del actual, estamos certificados, etcétera. Todos compramos máquinas europeas, medianas, grandes o más pequeñas, pero todos invertimos mucho en la calidad porque queremos ser referentes de lo que hacemos, cada uno en lo suyo.

Finalizo diciendo que nos gustaría tener las reglas claras para saber qué pasa después y ser avisados antes de que las cosas sucedan para prepararnos. Cualquier medida que se adopte significa para nosotros mucho dinero. Este es un ramo en el que se mueve mucho dinero. Por ejemplo, un equipo como el que hacían referencia los colegas cuesta alrededor de US$ 30.000. El año pasado se vendieron 2.200; se está hablando de mucha plata.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Me quedó algo en el tintero que no quisiera -pasar por alto.

Deseo manifestar que con las empresas que queden por el camino a partir de esta resolución no solamente se cierra una industria metalúrgica, se cierra una escuela industrial. Todos quienes estamos aquí, que tenemos una industria metalúrgica, estamos cumpliendo desde hace muchos años el papel que el Estado dejó de cumplir por ineficiente, por incapaz o por omisión. Todos los institutos, llamados pomposamente Instituto Técnico Docente, que hay a lo largo y ancho del país, no funcionan, no sirven absolutamente para nada. Nosotros somos las únicas escuelas del país que pagan para enseñar. Luego, el Estado nos recompensa con estas medidas.

SEÑOR NIFFOURI.- Quiero agradecer la presencia de nuestros invitados.

Esta reunión extraordinaria surgió a solicitud del Diputado Berois, del interior, que nos hizo llegar esta inquietud en su momento, y del señor Diputado Pedreira, que también había escuchado acerca de esta problemática, por lo que la -Comisión- tuvo la buena disposición de sesionar, a pesar de que habitualmente lo

hace del 1º al 18 de cada mes, porque entendió que el tema era urgente. Así fue que se gestó esta reunión. Sin duda, oímos una exposición muy interesante.

Como nuestros invitados querían saber de dónde éramos los integrantes de la Comisión, quiero decir que yo soy del departamento de Canelones y allí también hemos recibido esta problemática.

Quisiera hacerles algunas consultas. Me gustaría saber si tienen idea a ciencia cierta de cuántos puestos de trabajo se ven afectados directa o indirectamente con esto. Asimismo, quisiera saber cómo se encuentran respecto a la competitividad con la región, porque con algunas de estas medidas quizás queden fuera de los precios de competencia, y si hay algún tipo de regulación a nivel nacional por ese tema.

SEÑOR POZZI.- En principio, quiero saludar a la delegación que nos visita.

La verdad es que nosotros tampoco tenemos información acerca del decreto, más allá de lo que supimos antes de semana de turismo cuando se emitió, y de alguna referencia por la prensa en la que se decía que se había llegado a un acuerdo con la intergremial de carga.

Hasta que el señor Diputado Pedreira y otros compañeros plantearon este tema nunca imaginamos que había una repercusión tan fuerte en una industria metalúrgica del país. Pensé que el lío iba a saltar por otro lado.

Quiero manifestar que entiendo exactamente qué es lo que están planteando. Nos imaginamos que debe de haber 500 o 600 trabajadores que están directamente involucrados en esto. Estoy seguro de que la Comisión no va a tener hoy la posibilidad de dar ninguna respuesta o solución al problema, más allá de entenderlos, recibirlos y movernos para ver cómo se están dando las cosas. Luego nos pondremos en contacto de nuevo con ustedes.

En esta Comisión hay muchos Diputados del interior del país, como Pedreira o Niffouri, que se encuentran presentes; otros somos de Montevideo, pero la Comisión está integrada básicamente por gente del interior, como Julio Fernández, de Rivera o Pedro Saravia de Cerro Largo, que hoy no está presentes por tratarse de una sesión extraordinaria, pero que van a estar enterados de todo lo que aquí se manifestó.

Asumimos el compromiso de mantenernos en contacto con ustedes, de averiguar cómo se avizora el futuro a partir de vuestras inquietudes y qué es lo que podemos ir haciendo; más que eso hoy no podemos hacer.

SEÑOR PEDREIRA.- Deseo manifestar que es un gusto tenerlos por acá.

Como ya escucharon de boca de otros compañeros, nosotros nos enteramos de esto luego de que ya estaba hecho. En mi caso, me enteré por el señor Fernández, vecino del departamento de Flores y compañero de varias horas. Esta resolución, de la que no tenemos mucho conocimiento, nos toma por sorpresa. Nosotros estamos para legislar y estas son cosas del día a día. Lo más parecido a esta problemática que nos han planteado fue la situación de la intergremial de carga, a la que les preocupaba el tema de la importación indiscriminada de camiones. Entonces, entendimos que allí había una lógica a atender; suponemos que el país tiene acuerdos, leyes y códigos internacionales que respetar, que es donde cuentan estas cosas de las importaciones, barreras arancelarias y demás.

De todos modos, el planteo concreto era -que lo importado -más barato- competía deslealmente con el trabajo nacional. En aquel caso, la competencia era con los transportistas que ya estaban instalados desde hacía muchos años. Dicho planteo es muy -parecido al que hace vuestro sector.

La Comisión queda a las órdenes para todo lo que pueda solucionar, y para hacerlos parte del "statu quo" que define estas cuestiones, por lo menos para poder dialogar. Me da la sensación de que sienten que no fueron tenidos en cuenta ni consultados y me consta que así fue porque tengo confianza en lo manifestado por mi compañero de Flores. En ese sentido, quería preguntarles si están conformados como institución, si tienen algún plan de hacerlo, en vista de que han tenido reuniones con distintos Ministerios, o si se reúnen en instancias como esta en la que, por la eventualidad del momento, se necesita atender un problema específico. Me parece que la respuesta es importante para conocer el grado de organización que hay en el sector, lo que facilitaría algunas cosas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si han tenido alguna reunión con autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en cualquiera de sus áreas, para considerar esta temática. Esto también nos interesa a la hora de tratar de articular algún tipo de solución para esta problemática.

SEÑOR ALFONZO.- Contestando al señor Diputado Pedreira, diré que fue una reunión extraoficial; nos juntamos y resolvimos pedir una entrevista con la Comisión para tratar este tema.

Hace años, cuando éramos socios de la Cámara de Industrias, formamos una comisión en esa Cámara y planteamos muchas problemáticas. Una de las primeras problemáticas surgió cuando comenzaron a ingresar todos los productos importados, y con esto también contesto a la pregunta de cómo defender a la industria nacional. En más de una ocasión planteé en la Cámara de Industrias cómo defender a la industria nacional. Simplemente, se logra aplicando un arancel a todo aquel producto importado. Pero me estoy refiriendo a aquel producto terminado, que no genera mano de obra en el país, que viene pronto y sale al consumo final, al mercado. Es bien sencillo: poner un arancel por encima para que ese producto cueste más caro que el producto nacional y se termina el problema, porque no entran más productos importados.

¿Cuál es el problema? Ni siquiera la Cámara de Industrias nos apoyó y nos ayudó en eso que, desde mi punto de vista, era lo más fácil, lo más claro y lo más rápido para lograr una protección a la industria nacional. Esto es lo que hace cualquier país. En Argentina, hay protección para la industria. Pasó con la empresa Motociclo y las bicicletas. Cuando Motociclo entró a Argentina y copó el mercado de las bicicletas, trabajó bien durante un año, pero luego lo trancó la Cámara de bicicletas de Argentina y no entró una bicicleta más. Motociclo tuvo que cerrar la fábrica, y hace poco tiempo se terminó de rematar toda la maquinaria. ¿Y qué hace Motociclo ahora? Vende televisores, heladeras, etcétera; transformó el rubro. La mano de obra que generaba esta empresa era impresionante, pero eso se terminó. ¿Por qué? Porque no tenemos protección a la industria. Eso no es de ahora sino desde hace muchos años; aquí jamás hubo protección.

Había un montón de industrias asociadas a la Cámara de Industrias, estuvimos pagando durante años, y más de una vez fuimos a golpear las puertas para que nos defendieran y protegieran de esa entrada masiva de productos -tanto de Argentina como de Brasil; que es de donde más entran -a un costo muy inferior al que nosotros tenemos de producción, por lo que era imposible competir, y nunca nos escucharon, nunca nos dieron un mano, nunca dijeron: vamos a poner un arancel para que ese producto entre. Está bien que pueda entrar; no hay ningún problema; no le podemos cerrar la puertas para que no entre, pero vamos a ponerle un arancel para que cuando ingrese al país y salga a la venta al mercado, termine siendo más caro que lo que estamos produciendo nosotros. ¡Vamos a defendernos entre nosotros! Pero no, dejaban todo libre.

Cualquiera, en una oficina ubicada en una esquina, si tenía equis capital, levantaba el tubo y pedía que le mandaran equis equipos de tal modelo, que es lo que estaban precisando en ese momento, porque era de lo que más había demanda; eso venía y era imposible competir. Lo mismo ocurrió con un montón de productos que hoy se han dejado de fabricar. A mí me pasó.

¿Qué fue lo que yo hice? Si no podemos contra el enemigo, ¿qué tenemos que hacer? Unírnosle. Entonces, actualmente, estoy trayendo productos importados, terminados; lo que yo no hago, lo traigo, ya está.

Nosotros tenemos la capacidad y mano de obra con mejor calidad que la que tienen los extranjeros para producir ese producto que está entrando; perfectamente lo podemos hacer. Pero ¿qué pasa? Como no llegamos con los números, tenemos que buscar otro producto, que no viene de afuera, para poder vender y seguir sobreviviendo; esa es la realidad.

Entonces, en muchos de los productos, como no podía competir ¿qué hice? Lamentablemente, me voy a juntar con alguna otra empresa grande y empezaremos a traer productos importados para no perder los clientes. Yo tengo clientes en el país, y hay clientes que se me iban para otra marca por no tener los productos que ellos querían. Entonces, no puedo permitir que el cliente se me vaya. Hoy, vale más cuidar al cliente que cualquier otra cosa.

Pienso que una de las formas más sencillas de defender y regular a la industria es poniendo un arancel a lo importado. Que traigan todo lo que quieran, pero de productos terminados; no estoy hablando de partes para la fabricación. Lamentablemente, en Uruguay, muchas de las industrias que antes fabricaban partes han

quedado por el camino porque no han podido competir con lo importado ya sea por un tema de tecnología, de cantidad de producción o de costos, y tuvieron que cerrar.

No sé si recuerdan que hace años se fabricaban muchas marcas de autos, pero cantidad de fábricas han quedado por el camino y han tenido que cerrar porque es imposible competir.

Uno de los problemas que tiene Uruguay es el consumo; somos muy chiquitos y no tenemos un consumo suficiente como para competir con esas grandes empresas. Entonces, lo poquito que producimos es para abastecer al mercado interno.

Me pasó hace muchos años con una automotora argentina que vendía camiones ya carrozados, terminados. La empresa vino a visitarnos, a plantearnos que precisaba cien unidades mensuales y a preguntarnos si teníamos la capacidad de producirlas. Era imposible, porque tendría que haber reestructurado toda la fábrica y haber hecho una terrible inversión solo para producir para ellos, y ¿cómo hacía para abastecer al mercado interno? Es muy difícil apostar a eso.

Hoy, gracias a Dios, Uruguay está en una buena posición. Sin embargo, podemos decir que hace cinco años estábamos todos con las llaves en la mano a ver qué hacíamos, si seguíamos o cerrábamos. Hoy, la situación cambió para mejor. Entonces, vamos a ayudarnos entre nosotros, vamos a defendernos, vamos a tratar de que la industria nacional pueda crecer, vamos a brindar las herramientas para que la industria progrese.

Hay algo bien claro que uno puede apreciar cuando viaja: nuestra mentalidad es de país chico, y si no la cambiamos, no vamos a progresar nunca. Si no tratamos de cambiar la mentalidad, no vamos a poder competir contra un monstruo como el que tenemos al lado, que es Brasil, o contra otro monstruo que tenemos del otro lado, que es Argentina, aunque no tenga nada que ver un país con el otro, porque tienen culturas y maneras de pensar totalmente diferentes.

Es imposible que nosotros, que estamos en el medio y somos tan chiquititos, apuntemos al MERCOSUR. Creo que a nadie se le pasa por la cabeza que, quizás, algún producto que hagamos nosotros se lo podamos vender a Brasil, a Paraguay o a otro país. Estamos pensando solamente en el mercado nuestro, y ¿por qué no podemos apuntar a vender a otros países? Es imposible; con la reglamentación que tenemos y lo poquito que nos defienden, es imposible.

Cuando era socio de la Cámara de Industrias, me sentía como que no existía, como que la industria nacional no existía. Estábamos ahí como si fuéramos un agricultor más en el medio del campo, que fabricaba ciertos productos y nada más. Como digo esto, también pregunto ¿por qué si viene cualquier empresario de afuera, sea del país que sea y presenta un proyecto -chico o grande, como sea-, se le abren todas las puertas? ¿Por qué a la industria nacional, cuando presenta un proyecto o quiere implementar algo para crecer, progresar y generar más mano de obra para el país -saben que esa industria no se va a ir, porque es uruguaya-, no la atienden y le dan una mano para poder crecer? ¿Por qué al extranjero le damos todo y le abrimos las puertas de todos los bancos? Conozco gente a la que le han dado crédito sin garantía alguna; le abren todas las puertas, el tipo monta todo un circo, trabaja dos años, se manda a mudar y se lleva toda la guita. ¿Por qué permiten eso y a la industria nacional no le dan una manito? Esa es la realidad que actualmente estamos viviendo como industria; eso es lo que vemos todos los días que se está haciendo.

Todos nosotros laburamos. Hoy nos ven acá, pero si ven nuestras industrias, podrán apreciar que cualquiera de nosotros, si tiene que estar soldando, lo va a hacer; trabajamos todos. Esa es la realidad de este país. No estamos de traje y corbata sentados en una oficina durante todo el día haciendo números; no; somos laburantes como cualquier otro. Estamos trabajando a la par de un empleado; trabajamos mano a mano. Esa es la realidad.

Entonces, si queremos apuntar a progresar y a competir ¿por qué no podemos hacerlo? ¿Por qué no podemos competir con un producto importado? ¿Por qué no podemos apuntar a un mercado extranjero?

Podemos, pero necesitamos que nos den herramientas, que el Gobierno nos ayude protegiéndonos de alguna manera. Si lo importado está entrando muy barato, sin impuestos, sin aranceles, sin nada, vamos a ponerle una trabita para defender la industria nacional.

Eso no es de ahora; está pasando hace muchos años, y no solo pasa en la industria, sino en el agro y en todo. Cuando no hay papa en el país, cualquiera del Mercado Modelo levanta el tubo, se trae tres o cuatro camiones de papa de Argentina o de Brasil, tapa el mercado de papas y manda con el precio, y resulta que al canario que la peleó, que la luchó, que estuvo siempre mirando para arriba que no le lloviera, esto y aquello, cuando tuvo las papas prontas para vender, le pagaron dos pesos.

Esto es algo que vivimos todos los días. Porque en este país, la industria -y todo- va de la mano del campo. Vamos a ser realistas; si el campo no anda bien, no marcha nada: en la ciudad, no hay plata; la industria, no funciona. ¿Por qué está el transporte como está? Porque el agro está bien. Hoy en día, estamos sembrando casi todos los productos: soja -que era impensable-, trigo, maíz; y todo funciona y todo vale, porque el mundo está precisando comida.

Entonces, así como le han dado una mano al campo, vamos a darle una a la industria, porque va todo junto, a ver si podemos defender lo nuestro, lo poquito que tenemos, porque, si no, desaparecemos

El señor Fernández, que tiene muchos años en la industria -y conoce a mi padre, que no vino acá porque está cansado de todo este manoseo-, o cualquiera que esté en el rubro lo puede decir. De gurí, bromeando con mi "viejo", siempre le decía: "Vos, en vez de llamar al taller 'Industrias Alfonzo', tendrías que haberle puesto 'UTU'", porque se aburrió de enseñar. Hoy, a nuestro alrededor, debe haber cinco o seis talleres. ¡Bienvenidos sean! ¡Hay trabajo para todos! Pero vamos a apoyar un poco a la industria, procurando que tenga alguna herramienta para defenderse, con estos dos monstruos que tenemos al lado.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Aquí se preguntó si nosotros estábamos en condiciones de competir en calidad. Puedo asegurar que en el rubro en el que me especializo, el que me gusta más, que es el transporte de hacienda, competimos con todo el mundo. Los otros no pueden competir con nosotros. ¿Por qué digo esto? Porque cuando un transportista de ganado necesita un equipo para transportar hacienda, me busca a mí o a cualquiera de los colegas que están acá.

Cuando compran equipos argentinos, se lleva un desengaño muy grande: se van quedando por el camino. Nosotros hacemos lo que se adapta a nuestro país; el transportista uruguayo que conoce, sabe que si va a cargar a Artigas, a Cerro Chato, a Treinta y Tres, y se mete entre la sierra, tiene que llevar equipos buenos, resistentes, de calidad probada. En ese aspecto, no tenemos competidores. No existen equipos de transporte de hacienda mejores que los de Uruguay. Digo esto con total seguridad. Por algo nos buscan a nosotros, empresas que nacieron hace cuarenta o cincuenta años: Fernández, Alfonzo, Montenegro. Son los mejores equipos de América del Sur; no tengo la menor duda. Los equipos argentinos están quedando por el camino. Un frigorífico de Durazno importó dos zorras para transporte de ganado y allá están, tiradas en una cantera. Están hechas para transportar terneritos; le echan un novillo de 500 kilos y desaparecen, no queda nada.

Entonces, nuestro mejor arancel -voy a discrepar un poco con Alfonzo- está en la calidad de lo que nosotros hacemos; eso sí: no nos pueden venir con estas cosas.

SEÑOR GUARISE.- Uruguay, sin tener volumen por su tamaño, ha conseguido ser muy competitivo a escala industrial. ¿Qué quiero decir? Conseguimos hacer toda la parte de mano de obra e insumos como si fuéramos unos grandes fabricantes, sin serlo -con lo que implica haber desarrollado todo eso-, hasta llegar a ser competitivos y vender diez equipos mensuales casi al mismo precio que una fábrica que produce doscientos. Somos buscadores de soluciones porque sabemos que somos pocos -y vamos a seguir siéndolo- y estamos al lado de dos monstruos, y las encontramos. Tenemos un precio de grandes fabricantes.

En Chile -que algunos toman como modelo de país-, en el año 1990, con la devaluación brasileña, desembarcó un gran fabricante brasileño. En seis meses desarmó toda la fabricación chilena, por cierto, muy importante. Y pasó lo mismo que mencionó Alfonzo: se reunieron todos los fabricantes en la Cámara y no consiguieron hacer nada. Hoy, veinte años después, quedan quince o veinte fabricantes, muy poquitos para lo que es el consumo chileno. Con ese desembarque, Brasil desarmó la industria metalúrgica chilena.

SEÑOR NIFFOURI BLANCO.- Quedó pendiente el tema relativo a la mano de obra involucrada directa e indirectamente.

SEÑOR PEDREIRA.- Voy a hacer una pregunta que tal vez ayude a entender más dónde se desenvuelve el mercado del sector. Quisiera saber si ustedes trabajan con empresas grandes, que demandan la preparación de vehículos cero kilómetro, o si se desenvuelven más en un sector con empresas ya instaladas del interior que van transformando su flota y se van acondicionando en el correr del tiempo. Son elementos que es importante tener en cuenta a la hora de entender todo lo que está pasando.

Al comienzo dije que lo que acá manejábamos conceptualmente era que la alta importación de camiones a muy bajo costo -a pesar de que tienen aranceles muy altos- estaba atentando contra el mercado nacional, y por eso viene gente a pedir regulación, que es lo que ustedes también están pidiendo, para poder competir en igualdad de condiciones.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Nosotros trabajamos con todo el mundo. Y lo más importante que tienen el transportista y el empresario uruguayo es la lealtad; es algo muy importante.

Yo empecé, hace cuarenta y cinco años, a fabricar jaulas de ganado. En esa época, hice trabajos para empresas que habían comenzado a trabajar antes de que yo instalara mi taller, y esos clientes -que son de Durazno, Treinta y Tres, Salto y Canelones- continúan trabajando conmigo. Cuando esas empresas necesitan un equipo para transporte de ganado, primero, llaman a Fernández. Puede ser que en ese momento esté muy ocupado, no tenga lugar para hacer ese trabajo y que el precio no les convenga, pero primero me consultan a mí, y eso es algo que valoro mucho: la lealtad, porque todo lo que les fabriqué les funcionó bien. Si lo que yo hago no hubiera sido bueno, mi empresa hubiera desaparecido hace mucho tiempo, y no es así. Lo que yo hago y lo que hacen mis colegas no presenta problemas.

Además, pasa de boca en boca quien trabaja bien y se siguen consiguiendo clientes. Por ejemplo, el año pasado, conocí a un señor de Artigas a quien nunca había oído nombrar. Esa persona me llamó por teléfono y me encargó un equipo, y cuando vino a colocar la carrocería en el camión y la zorra, le di la mano y lo conocí personalmente, nos vimos las caras. Trabajar de esta manera lleva mucho tiempo; hacerse un nombre en este país, y hacerse conocer, es duro; no es fácil, y después de que se está arriba, mantenerse en ese lugar es peor. Lo que está sucediendo actualmente nos da la pauta de que mantenerse al nivel que se llegó no es fácil. En realidad, nunca pensé que me iba a costar tanto, ni tampoco que a mi edad, a los setenta años, iba a tener que venir al Parlamento a pelear por mi fuente de trabajo.

En cuanto a la cantidad de gente que trabaja en este ramo, puedo decir -de acuerdo a lo que hemos hablado y lo que conozco de Flores- que hay seiscientos o setecientos puestos de trabajo directo, e indirectos muchos más, porque no podemos olvidar que también están los proveedores de insumos, que tienen un lote de empleados y un capital que no saben qué van a hacer con él. Por ejemplo, una de las empresas proveedoras, que se llama FILAR, hace dos meses importó cuatrocientos ejes, y ¿ustedes saben lo que significa eso para una industria que está parada, sin olvidar los elásticos, los discos y las suspensiones? Es un montón de plata; el hombre no sabe si se va colgar de un guinche.

Tampoco debemos olvidarnos de las barracas de hierro. Ayer, que era feriado, me visitaron algunos barraqueros, que vieron reducirse las ventas de hierro de una manera impresionante. Estas personas me comentaban que había bajado el hierro, y yo les dije que iba a bajar más porque los chinos están comprando menos y acá no vamos a trabajar más. ¿A quién se lo van a vender? En realidad, yo creo que los más afectados son los puestos indirectos que los directos.

SEÑORA BALLART. - Sé que nos estamos refiriendo, principalmente, a las empresas metalúrgicas, pero quisiera decir que los transportistas también se ven muy perjudicados. Esta medida obliga a que en estos días -por esta medida provisoria de sesenta días-, una empresa media que quiere crecer y tiene, por ejemplo, diez camiones y quiere tener quince, no puede hacerlo, porque para adquirir otros vehículos tiene que dar de baja a los que posee. Por lo tanto, una empresa que quiere crecer, no lo puede hacer. Por ejemplo, si una empresa tiene que cumplir con un contrato en treinta días y debe tener un camión pronto para ello, no sabe si podrá cumplir. No olvidemos que ese contrato puede significar el trabajo de un año, y si para ello necesitaba adquirir cinco camiones, estamos hablando de cinco choferes y cinco familias. Por lo tanto, si esta medida se extiende, los perjudicados no serán solo los armadores, sino también los transportistas.

No sé si los señores Diputados están al tanto de que quienes no se pudieron inscribir, ya que la fecha tope fue el día 12, presentaron expedientes. El día de hoy me comuniqué con el Ministerio y me dijeron que se habían presentado cerca de trescientos expedientes, los cuales están en suspenso; luego de que se revisen, se aprobarán o no. En realidad, como esos negocios se hicieron antes de que se tomara esta medida, lo que se pretende es que se haga una excepción a fin de que la inscripción se pueda hacer dentro de estos sesenta días, pero no se sabe cuándo van a tener una respuesta. Si todo esto llega a resolverse antes de que finalicen los sesenta días de duración de la medida, sería bárbaro, pero si no es así, no servirá absolutamente de nada.

Por lo tanto, además de damnificados en forma directa, también están los transportistas, los dueños de camiones, que no podrán crecer, porque si quieren aumentar la flota, por lo menos durante estos sesenta días, no podrán hacerlo; después, no sé.

SEÑOR BURACOV.- Creo que todavía no se ha tomado conciencia del daño que genera esta medida, y no solo a las empresas metalúrgicas.

El señor Fernández dijo que los afectados son muchos más que los seiscientos o setecientos puestos indirectos, lo cual es cierto. No puede olvidarse de que para fabricar un equipo compramos chapa, ejes, elásticos, faroles, pintura, electrodos, oxígeno, cubiertas, lonas, etcétera. En realidad, hasta el que vende piola para las lonas trabaja porque nosotros armamos los equipos. O sea que toda esa gente en este momento se está viendo afectada; esto es un cachetazo muy importante, y hay que tenerlo en cuenta.

Tal como dijo el señor Fernández, el hierro va a seguir bajando, porque en este momento mucha gente paró sus actividades. A veces, nos llaman para vendernos tornillos, y les tenemos que decir que tenemos muchos en los estantes y que no necesitamos más, porque no sabemos si vamos a seguir armando equipos. También hay que tener en cuenta que debemos tener un stock regular de material, que ya compramos, y por lo que pagamos el IVA y todo lo que se debe abonar; entonces, ¿qué hacemos con todo eso, sabiendo que por sesenta días los transportistas no nos van a comprar nada? Y me atrevo a decir, según un rumor que escuché, que esto es definitivo. Podemos decir que es un chimento de cantina, pero me atrevo a decir que se dijo que esta medida, que se implementó por sesenta días, es definitiva. Por lo tanto, vamos a tener que poner un supermercado o algo así; y la gente que trabaja con nosotros no sé que hará.

Por otra parte, quiero recordar que la Constitución de la República dice que dentro del territorio nacional existe el libre comercio, y nosotros somos portadores de ese derecho, porque somos uruguayos; lo dice la Constitución. Con esto no quiero decir nada, pero capaz que el Ministro no leyó toda la Constitución de la República.

SEÑOR MÁRQUEZ.- Escuché la exposición de todos los compañeros, y creo que quedó algo sin decir.

Yo creo que este decreto, o esta ley -como no soy político no sé qué significa- debería haber establecido que no se podía presentar ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas lo que se importa y viene armado -lo cual no me preocupa-, pero sí lo fabricado por la industria nacional. En realidad, no me interesa si a la empresa RANDON, que trae equipos prontos, la paran treinta días, pero sí que un remolque fabricado, por ejemplo, por Walter Fernández, Buracov, o los demás compañeros presentes, no pueda presentarse. Eso me afecta y me parece mal.

Si este decreto fue estipulado por algún convenio como solución para parar la presentación de vehículos importados, bárbaro, pero no tranquemos la industria nacional. Yo tengo zorras y remolques a punto de terminarse para presentar en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y no los puedo presentar por sesenta días. Como la compañera decía, todo eso genera a quien contrató nuestro servicio una molestia, un malestar, y quizás lo perdamos como cliente por no haberle avisado. Pero muchos de nosotros no lo sabíamos, porque hay quien tiene tiempo de leer el diario pero yo no, como tampoco tenía tiempo para venir acá, y me lo tuve que hacer. Salí de debajo de un camión, me lavé las manos y vine porque creo que los compañeros merecen mi respaldo. Simplemente quería decir eso, y defender la industria nacional.

SEÑOR PÉREZ.- Yo me hago otra pregunta. Si cerramos todo, porque estamos todos de acuerdo en que si no podemos fabricar no podemos mantener un taller con catorce, quince, cuarenta o sesenta

personas para reparaciones, ¿quién va a reparar los vehículos después? ¿Quién va a reparar los camiones? Porque nosotros fabricamos y también hacemos reparaciones.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Si vamos a entrar en las omisiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tenemos para hacer una enciclopedia. Normalmente, cuando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas decidía hacer alguna reglamentación nueva sobre la fabricación de equipos tenía la deferencia de sacar un comunicado y enviárselo a cada industria metalúrgica establecida en el país. Por lo tanto, nosotros sabíamos a qué atenernos cuando fabricábamos un equipo. No quiero reiterar mis acusaciones a los Gobiernos de izquierda, pero desde hace varios años eso se dejó de lado. Nosotros no sabemos las resoluciones que toman el Ministerio o el SUCTA. Debo decir más: el SUCTA, que es una empresa privada contratada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para hacer las evaluaciones y las inspecciones de los vehículos de transporte, manda más que el Ministerio. ¿Por qué digo esto? Porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no nos comunica absolutamente nada de las decisiones del SUCTA y tampoco las sabe, porque el SUCTA no se las comunica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos tratado de que la delegación, también a partir de las preguntas de los integrantes de la Comisión, pueda desasnarnos en estos temas. Estamos intentando comunicarnos con las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -hasta ahora con poco resultado-, para ver si pueden ser recibidos hoy o algún otro día en que ustedes puedan concurrir. Es importante que nosotros los podamos escuchar pero, sobre todo, tener resultados concretos sobre el decreto, que creo que es lo que los movilizó a venir.

SEÑOR PLATEIRO.- A efectos de mitigar los efectos de la resolución en lo que hace a este plazo de sesenta días, ¿la Comisión podría agilizar lo que está en trámite, para establecer un lapso razonable? Eso nos solucionaría algunas problemáticas rápidamente.

SEÑOR BURACOV.- En Turismo tuve la gran suerte de ir a pasear al Estado de Río Grande, concretamente a Porto Alegre, San Marcos, Caxias, la cuna de los camiones. La siguiente pregunta es para el Ministerio de Transporte: ¿por qué en Uruguay no puede haber un camión doble eje adelante y en Brasil sí? Un camión doble eje adelante equivale a doble seguridad porque si explota la cubierta, con un eje solo se vuelca pero con dos se mantiene en la ruta. ¿Por qué el Ministerio no nos permite colocar un tercer eje adelante? Con otro eje repartiríamos los kilos para no romper tanto las rutas; o sea que estaríamos ayudando al Ministerio.

SEÑOR POZZI.- Creo que el planteo ha quedado bien claro. Inclusive, hemos abordado otros temas que nos dejan a todos preocupados.

Con respecto a la pregunta del señor Plateiro, debo decir que como Comisión difícilmente podemos dar soluciones de ese tipo porque nuestra función es legislar. De cualquier manera, el Presidente de la Comisión está tratando de que se habilite una reunión con el Ministerio de Transporte lo antes posible, a los efectos de que ustedes puedan discutir el tema mano a mano y hacer todas las consultas que entiendan pertinentes sobre el decreto. Me parece que eso es en lo que la Comisión puede ayudar hoy.

En cuanto a lo del SUCTA, la verdad es que nos estamos enterando acá de las cosas que suceden. No teníamos ni idea de estas cuestiones que nos están planteando. Capaz que también es bueno hablarlo en ese espacio que se puede armar con el Ministerio. Ustedes decían que el SUCTA es un organismo privado pero de cualquier manera el Ministerio tiene influencia sobre él. Tal vez sea bueno hablarlo allí o quizás tengamos que hacer alguna otra cosa; capaz que lo discutimos con los compañeros acá.

En principio, me parece que la tarea más rápida que podemos hacer sobre lo que nos han planteado es tratar de conseguir esa reunión con el Ministerio de Transporte lo antes posible. A partir de lo que suceda allí, veremos en qué otras cosas podemos meternos como Comisión para darles una mano y tratar de conseguir avances. Esa es la posibilidad que tenemos hoy; no tenemos cómo accionar para poder ir más lejos.

SEÑOR ALFONZO.- Yo venía convencido de que hoy íbamos a tener al Ministro enfrente para plantearle todo esto que informamos a los señores Diputados. Vemos que ustedes no estaban informados de la realidad y de la gravedad del asunto. En mi opinión personal, ahora lo están, me

gustaría que nos apoyaran y nos dieran una mano en el momento de hablar con el señor Ministro. Si nos quiere atender o no, será otro problema.

Además de hablar sobre la norma, hoy planteamos la realidad que vivimos día a día. Vamos a tener que replantear todo esto cuando tengamos al Ministro delante, aunque yo sé que él sabe la situación que estamos viviendo todos los metalúrgicos y conoce la realidad de la calle.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

¿Cuándo será la reunión con el Ministro? ¿Podrá atendernos hoy mismo? Cabe acotar que más de uno somos del interior y no es fácil dejar la fábrica para tomarnos una tarde entera o todo el día. Muchas veces los clientes precisan que esté el dueño de la empresa para intercambiar ideas. Por tanto, si el señor Ministro pudiera atendernos hoy, estamos dispuestos a quedarnos. Si tuviéramos que venir otro día, nos gustaría irnos con una posición más o menos clara de cuándo podríamos charlar e intercambiar ideas.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- En ocasión de concurrir a este mismo recinto, cuando el Ministro de Transporte y Obras Públicas era el señor Víctor Rossi, y había tomado una decisión que todavía hoy estamos sufriendo las consecuencias, dije muchas cosas. Acostumbro a decir lo que siento, y a veces uno tiene que morderse un poco la lengua y sujetarse. Eso me valió tener que recorrer varios Juzgados del país porque el Ministro la emprendió conmigo y me mandó los abogados del Ministerio, diciendo que iba a llegar hasta las últimas consecuencias a raíz de las palabras que yo había vertido acá. Yo había dicho lo que tenía que decir, y al final se comprobó que era cierto, pero mis dichos me costaron tener que ir con mi abogado a Dolores, venir a Montevideo y recorrer varios Juzgados para demostrarlo. Lo único que había dicho era que lamentablemente en aquella época los camiones con 50.000 kilos transitaban libremente por el país. Yo me preguntaba cómo podían hacer para ir a Dolores cuando hay una entrada sola. Me preguntaba dónde estaban los empleados de la balanza. La balanza estaba rota, no pudieron poner una balanza portátil y lo pasaron por abajo del agua. Andaban con 50.000 kilos de carga útil, es decir que estaban pasados entre 20.000 y 25.000 kilos de carga, destrozando cuanta carretera había. Eso fue lo que me costó, por no haberme callado.

Por eso creo que cuando uno tiene vehemencia hay que moderarse.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo con la solicitud del señor Diputado Pozzi, para salvaguardar todo tipo de problemática que puedan tener, vamos a solicitar a los taquígrafos que quiten cualquier tipo de mención a nombres específicos para que se preserve la confiabilidad de sus empresas, y no tengan ningún tipo de problemas. De lo contrario, no existiría garantía democrática para expresar todo lo que se quiere y, en realidad, esa es la idea.

Ustedes han planteado tres niveles de problemática: uno con respecto al tema del decreto y a partir de él lo que se origina con el trabajo nacional. Otro, que tiene que ver con el SUCTA y su falta de información hacia los operadores que trabajan en el sector, al cambiar constantemente de normativas y técnicas que, debo decir, me superan porque no soy del sector. Por último, está el problema que tienen como sector, perteneciente a la industria nacional y a la necesidad de que puedan estar considerados en determinadas políticas nacionales.

Como Comisión tenemos determinas posibilidades de articulación. Quizás sería bueno -hago una propuesta en tal sentido- que la versión taquigráfica de la Comisión del día de hoy se curse al Ministerio de Industria, Energía y Minería y a la Comisión de Industria, Energía y Minería, a la que compete esta temática. Téngase presente que la mencionada Cartera viene trabajando en la temática relativa a empresas nacionales con capacidad nacional; inclusive, en lo concerniente a la cadena productiva -asunto que ustedes están planteando- en lo que refiere a la posible prospección de hierro. En fin, creo que la Dirección Nacional de Industrias del Ministerio, que sé que está trabajando con Consejos tripartitos, está considerando toda esta temática y sería oportuno que ustedes pudieran integrarse.

Nosotros les preguntamos si pertenecían a algún tipo de Cámara y no nos han contestado, o sea que supongo que no deben tener un funcionamiento orgánico o institucional.

SEÑOR ALFONZO.- No funcionó.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quizás esa podría ser una de las cosas a trabajar; me refiero a que tengan esa estructura, porque es importante que el sector presente propuestas pero, además, que cuente con una institucionalidad que le permita seguir trabajando, más allá de que ustedes dicen que trabajan todos los días en sus empresas y que, el hecho de no estar en ellas, significa perder fuentes laborales o ingresos.

La Secretaria de la Comisión está gestionando la posibilidad de que sean recibidos en el día de hoy en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el Director General de Secretaría, señor Pablo Ferrer o, en su defecto, si no puede ser hoy, para que se vayan con una fecha de reunión concreta con el Ministerio, a fin de que puedan plantear estas situaciones. Si ustedes lo entienden pertinente, nosotros podríamos concurrir con ustedes a los efectos de que sea una representación más institucional, en la medida de que este es un tema que involucra a todos los uruguayos, más que a un sector, trascendiendo la problemática concreta.

(Diálogos)

—— Me informa la Secretaria que habló con el Ministerio y en el día de hoy habrá una reunión sectorial por este asunto, en la que participarán las Cámaras; por eso la importancia de que ustedes estén agremiados y de que sean parte de esa institucionalidad. Les vamos a pasar el teléfono del asesor del Ministro a fin de que puedan agendar una reunión -nosotros, además, lo vamos a llamar para que esté al tanto de la situación- y les solicitamos que en cuanto tengan la fecha concreta y la hora avisen a la Comisión para que podamos concurrir, en caso de que ustedes lo entiendan conveniente; ojalá que lleguemos a buen puerto.

Agradecemos la presencia de nuestros invitados.

Se levanta la reunión.